

IL PICCONATORE SPORTIVO N°144

Direttore: Alessandro Errigo. Redazione: via on. Giacomo Matteotti, 54 38015 LAVIS (TN) tel. 0461 / 24.10.17. Per la Redazione esterna (tel. 02 / 34.51.0.50), la posta va inviata in via Paolo Lomazzo, 29 (presso tipografia di Bruno Radaelli) 20154 MILANO. e-mail: alessandroerrigo@tiscali.it Il Direttore può altrimenti essere rintracciato presso la Farmacia cav. Fortunato Romani di Lavis (TN) al N° di tel. 0461 / 24.63.49. Foglio ad uscita occasionale ideato come Foglio Murale da Alessandro Errigo a Padova, presso il Collegio Universitario Antonianum, nel 1995 e rinato nel 2002 come Foglio Notizie. Sito Internet: www.alessandroerrigo.it

IL FOGLIO VIENE OFFERTO IN OMAGGIO AI SUOI LETTORI. Milano, 22 maggio 2007

E' stato il pilota più amato nella storia della Formula 1. Dopo l'esordio con la *mc Laren*, in Inghilterra, nel 1977, ha corso solo per la *Ferrari*.

In carriera, ha vinto solo 6 volte, ma ha regalato agli spettatori grandissime emozioni e sorpassi mozzafiato, come a Digione, in Francia, nel 1979, quando ebbe la meglio su Arnoux.

GILLES VILLENEUVE SONO GIA' PASSATI 25 ANNI

Nato in Canada, aveva cominciato a correre ed a vincere con le motoslitte. In F1 è stato vice-campione del Mondo nel 1979, dietro al compagno di squadra Scheckter, rispettando gli ordini di scuderia. Nel 1981 ha vinto a Montecarlo. Il 1982 è stato l'anno del tradimento da parte di Didier Pironi, secondo pilota del Cavallino, che gli scippò la vittoria ad Imola, al GP di San Marino. Due settimane dopo, l'8 maggio, Gilles ebbe in Belgio l'incidente che gli costò la vita.



Gilles Villeneuve festeggia sul podio, dopo una delle sue vittorie. Foto 105classics.net

E' il 21 novembre del 1981. Sulla pista dell'aeroporto militare di Istrana (TV), Gilles Villeneuve, il pilota canadese della Ferrari numero 27, sfida sul chilometro da fermo un jet F104 S 51-03. Il



[Gilles Villeneuve, la sua Ferrari ed uno dei jet parcheggiati sulla pista dell'aeroporto di Istrana. Foto [Modelfoxbrianza .it](http://Modelfoxbrianza.it)] pilota canadese, su Ferrari 126 CK, riesce a vincere la sfida col jet, impiegando 16 secondi e 53 centesimi a



[Gilles Villeneuve in azione, durante la sfida col jet. Foto [Modelfoxbrianza .it](http://Modelfoxbrianza.it)] percorrere il chilometro. Questa è solo una delle tante sfide che hanno reso Gilles Villeneuve un mito dell'automobilismo. La carriera del pilota canadese va ben oltre le sei vittorie conquistate



[Gilles Villeneuve. Foto tratta da Internet] in Formula 1, benchè una di queste sia avvenuta a Montecarlo: quello che faceva Villeneuve in gara sarebbe impensabile, visto con gli occhi degli appassionati di oggi, che si sono assuefatti alla guida di piloti per lo più senza grinta. Avere Gilles in gara era garanzia di spettacolo. Qualcuno, in maniera sprezzante, chiamava Villeneuve *aviatore*. Il pilota canadese si era visto appioppare questo soprannome dopo un pauroso incidente in Giappone, nel 1977. La Ferrari di Villeneuve, dopo aver urtato la Tyrrell di Ronnie Peterson, prese il volo e, purtroppo, atterrò su di un gruppo di spettatori che si erano sistemati troppo vicini



[La Ferrari di Gilles Villeneuve in volo, sopra la Tyrrell di Ronnie Peterson. Foto tratta da Internet]

alla pista, in una zona interdetta al pubblico. Ci furono due morti.

Gli incidenti, nella carriera di Villeneuve, grandi o piccoli che fossero, sono stati parecchi, così come le uscite di pista (ma Gilles sottolineava che, nell'immaginario della gente, per un incidente fatto, pareva che lui ne avesse fatti cinque). Lo stile di guida quasi da rally ed il fatto che



[Gilles Villeneuve in derapata, su Ferrari 312 T5, nel 1980.

Foto [Forum-auto .com](http://Forum-auto.com)]

Gilles desse tutto, a prescindere dal mezzo a disposizione, fecero del pilota canadese il più amato dalla gente (ed anche da Enzo Ferrari). Di Villeneuve si

ricordano battaglie incredibili, come quella infinita ingaggiata con Renè Arnoux (Renault N° 16) a Digione, al



[Gilles Villeneuve e Renè Arnoux.

Foto FI-automotori.com]

Gran Premio di Francia del 1979. I due piloti lottavano per il secondo posto, mentre Jean Pierre Jabouille era saldamente al comando della corsa, praticamente mai inquadrato dalle telecamere. Villeneuve ed Arnoux si sorpassarono più e più volte, tirando le frenate più lunghe possibile e



[Gilles blocca i freni, tirando al massimo la frenata e riuscendo a tenere la traiettoria giusta. Arnoux (Renault), viene sorpassato.

Foto Xtremracers.net]

rischiando manovre impossibili. Alla fine, la spuntò il ferrarista.

Altrimenti, si può ricordare il Gran Premio di Spagna, nel 1981, quando il pilota

della Ferrari riuscì a



[Gilles Villeneuve sul gradino più alto del podio, il 21 giugno 1981, a Jarama (Spagna). A destra, John Watson (mc Laren), giunto terzo. Secondo fu Jacques Laffite, su Ligier.

Foto Sportard.wdr.de]

vincere, nonostante ben cinque vetture più veloci fossero incollate alle sue spalle. E come non ricordare cosa accadde nel 1979, in Olanda? Le gomme di Villeneuve erano usurate. Lui era al comando della gara, quindi decise di rischiare e di proseguire, per non perdere il primato. Ma la gomma posteriore sinistra si squarciò. Villeneuve proseguì su tre ruote fino ai box, controllando la macchina in controsterzo. Cedettero pure la sospensione ed il semiassale. Ma Gilles, giunto ai box, incitò i meccanici affinché riparassero il danno. Chiaramente, il



[La Ferrari 312 T4 di Gilles Villeneuve procede su tre ruote. Foto Ddavid.com]

miracolo dei meccanici non ci fu e Villeneuve dovette ritirarsi. Si potrebbe ancora ricordare uno splendido sorpasso all'esterno, ai danni di Alan Jones (su Williams), oppure la gara sotto la pioggia, in Canada, nel 1981, continuata nonostante l'alettone anteriore si fosse sollevato, in



[Una immagine incredibile, tratta dalle immagini TV riprese dal sito

Ventisetterosso.com. Come Gilles riuscisse a vedere qualcosa è un mistero...]

seguito al contatto con un'altra monoposto, rendendo praticamente nullo il campo visivo del pilota. Villeneuve riusciva a guidare osservando le strisce bianche ai lati della pista. Non solo: i tempi sul giro miglioravano!

Dopo diversi giri, l'alettone volò via, per fortuna, senza conseguenze. Cosa impensabile, Villeneuve riuscì a proseguire senza carico aerodinamico e giunse al traguardo terzo. Gilles Villeneuve era arrivato alla Ferrari



[Gilles Villeneuve, al GP di esordio su Ferrari.

Foto [Lamaxima .net](http://Lamaxima.net)

verso la fine della stagione 1977, allorché Niki Lauda comunicò la decisione di lasciare la Ferrari con due gare ancora da disputare. Enzo Ferrari, deciso a dimostrare che la Ferrari poteva vincere indipendentemente dal pilota, scelse come sostituto Villeneuve, che, in Formula 1, aveva corso solo un Gran Premio (in Inghilterra, a bordo della mc Laren N° 40;



[Gilles Villeneuve, su mc Laren. Foto [Lamaxima .net](http://Lamaxima.net)]

risultato: 9° in prova ed 11° al traguardo). Gilles, quando era in Canada, era stato campione sulle



[Gilles Villeneuve su motoslitta, in Canada.

Foto [Ventisetterosso .com](http://Ventisetterosso.com)]

motoslitte. Con queste aveva esordito nel 1967, diventando Campione del Quèbec nel 1971 e nel 1972 e Campione Canadese nel 1973, col team Skiroule. Intanto, nel 1973, aveva esordito anche con le auto, partecipando alle gare della Formula Ford, nella serie provinciale, su Magnum Ford 1600



[Gilles Villeneuve, sulla Magnum Ford N° 22, nel 1973. Foto [Derapate .it](http://Derapate.it)] (Campione del Quèbec vincendo 7 gare su 10; viene proclamato Rookie of the Year). Nel 1974, Gilles aveva disputato 6 gare in Formula Atlantic, sulla Ecurie Canada March Ford 74 B N° 13,

ottenendo un 3° ed un 6° posto. Ma a Mosport si era fratturato la caviglia sinistra in un incidente. Dopo lo stop



[Gilles Villeneuve sulla sua monoposto, nel 1974.

Foto [Ventisetterosso .com](http://Ventisetterosso.com)]

forzato, Villeneuve aveva riprende a correre, terminando il Campionato al 16° posto. Anche nel 1975, Gilles aveva partecipato a 6 gare del Campionato canadese di Formula Atlantic, su Skiroule March Ford 75 B,



[Gilles in gara, nel 1975.

Foto [Ventisetterosso .com](http://Ventisetterosso.com)]

ottenendo una vittoria ed un 2° posto e concludendo il Campionato al 5° posto.

Il 1976 fu per Villeneuve un vero trionfo: l'asso canadese vinse sia il titolo canadese, sia quello statunitense, di Formula Atlantic, ottenendo 9 pole su 10 e 9 vittorie su 10 gare, pilotando la Ecurie Canada March



[Gilles su Ecurie Canada March Ford, nel 1976. Foto [Ventisetterosso .com](http://Ventisetterosso.com)] Ford 76 B e la Direct Film March Ford 76 B.



[Gilles su Direct Film March Ford, nel 1976. Foto [Ventisetterosso .com](http://Ventisetterosso.com)] Sempre nel 1976, Gilles disputava la sua prima corsa in Europa, nel Campionato di Formula 2, a Pau, in Francia, su March 762 Hart,



[Gilles in gara a Pau, nel 1976. Foto [Ventisetterosso .com](http://Ventisetterosso.com)] partendo 10° e ritirandosi per problemi tecnici. La prima vittoria importante fu il 22 giugno, sul circuito

di Gimli, nello Stato di Manitoba, in Canada. Villeneuve battè Bobby Rahal. Nel 1977, Villeneuve vinceva nuovamente il Campionato canadese di Formula Atlantic, gareggiando su Direct Film March Ford 77 B.



[La guida spettacolare di Gilles Villeneuve, su Direct Film March Ford 77 B. Foto [Ventisetterosso .com](http://Ventisetterosso.com)]

Gilles partecipava anche alla Formula Atlantic sudafricana, al volante di una Chevron Ford B39, concludendo il campionato al 6° posto. Villeneuve, sempre nel 1977, partecipava pure al campionato Can-Am, su Wolf Dallara Chevrolet WD1, ottenendo una



[Gilles su Wolf Dallara Chevrolet, nel 1977. Foto [Ventisetterosso .com](http://Ventisetterosso.com)] pole ed un 3° posto, raggiungendo però solo il 12° posto nella classifica finale del campionato. Nel 1977,

in occasione del GP Trois Rivieres, cui presero parte diversi piloti di Formula 1, Gilles vinse, battendo James Hunt, Campione del Mondo di F1 in carica. Fu proprio Hunt a segnalare Villeneuve a Teddy Mayer, team manager della mc Laren. Ma, inspiegabilmente, questi decise di lasciar libero il pilota canadese dopo un unico Gran Premio. Nel 1977, Villeneuve corse in Formula 1 solo 3 delle 17 gare in programma: una, per l'appunto, su mc Laren, ottenendo



[Gilles Villeneuve, su mc Laren, percorre la corsia dei box. Foto [Awirz .ch](http://Awirz.ch)] l'11° posto, e due su Ferrari (12° posto in Canada e ritirato in Giappone, dopo il drammatico incidente di cui abbiamo già parlato). Nel frattempo, Villeneuve trovava il tempo per disputare, in coppia con Eddie Cheever, la 6 Ore di Mosport, gara valida per il Campionato Mondiale di Endurance,

con una BMW gruppo 5, ottenendo il 3° posto



[Gilles Villeneuve, in gara su di una BMW 320i.

Foto [Ventisetterosso .com](http://Ventisetterosso.com)] finale, pur essendo partito 11°.

Nonostante le polemiche seguite alla tragedia giapponese, Enzo Ferrari decise di



[Il grande Enzo Ferrari con il suo Gilles Villeneuve.

Foto [Universoferrari .com](http://Universoferrari.com)] riconfermare Gilles Villeneuve per il 1978, insieme all'argentino Carlos Reutemann. Quest'ultimo sarebbe stato il pilota di punta. La Ferrari 312 T3 era



[Gilles Villeneuve supera la ATS di Keke Rosberg, durante il GP degli USA Est, a Watkins Glen.

Foto [Forum-auto .com](http://Forum-auto.com)]

una buona macchina, ma, quell'anno, la Lotus di Andretti e Peterson era veramente di un altro pianeta.

Reutemann vinse 4 gare e Villeneuve maturò la giusta esperienza. Il Campionato si concluse con Andretti e Peterson ai primi due posti. Il pilota canadese, comunque, salì sul terzo gradino del podio in



[Gilles Villeneuve, nel 1978.

Foto [Derapate .it](http://Derapate.it)]

Australia, arrivò 4° in Belgio e 6° in Olanda. Ferrari continuava a credere in questo pilota ed ebbe ragione: proprio all'ultima gara, per di più in Canada, il

pilota nato a St. Jean sur Richelieu [N.d.R. : il 18 gennaio 1950] colse la prima vittoria in



[Gilles Villeneuve, per la prima volta sul gradino più alto del podio in F1.

Foto [Ventisetterosso .com](http://Ventisetterosso.com)]

Formula 1. Per il 1979, Gilles Villeneuve venne riconfermato, mentre Reutemann passò alla Lotus. Alla Ferrari, come primo pilota, arrivò il sudafricano Jody Scheckter. La



[Gilles Villeneuve e Jody Scheckter, vero amico di Gilles, anche fuori dalle corse. Foto Lovie.free.fr]

Ferrari 312 T4 era ancora più forte della T3 e, allo stesso tempo, Reutemann ebbe una brutta sorpresa: la

nuova Lotus non era all'altezza della precedente. Villeneuve era ormai diventato un pilota di vertice,



[Gilles Villeneuve domina agevolmente la sua Ferrari 312 T4, nonostante la pioggia. Foto [Derapate .it](http://Derapate.it)] benchè, ogni tanto, la foga agonistica lo portasse a commettere



[Gilles Villeneuve mette due ruote sulla terra, alla guida della Ferrari 312 T4, nel 1979. Foto [Derapate .it](http://Derapate.it)] degli errori. E, di fatti, cominciarono ad arrivare le vittorie ed i piazzamenti: ben 3 vittorie (San Marino, U.S.A. Ovest ed U.S.A. Est) e 4 volte 2°, fedele scudiero di Scheckter (che si aggiudicò 3 gare ed il Mondiale). Più di una volta, il pilota

canadese sarebbe stato in grado di



[Jody Scheckter, seguito da Gilles Villeneuve, in un GP del 1979. Foto [Derapate .it](http://Derapate.it)] attaccare il compagno di squadra, ma, da persona leale quale era, rispettò gli ordini di scuderia. La passione totale per la velocità portò Gilles, alla fine del 1979, a partecipare anche al Giro d'Italia Automobilistico, su Lancia Beta Montecarlo Turbo, insieme a Walter



[Gilles Villeneuve su Lancia Beta Montecarlo. Foto [Ventisettersosso .com](http://Ventisettersosso.com)] Rohrl ed al suo co-pilota Christian Geistdörfer. Villeneuve vinse il Giro, ma giunse la squalifica a causa di irregolarità commesse dalla squadra. Nel 1980, i due piloti vennero

riconfermati a Maranello. A deludere, però, fu la Ferrari: la 312 T5 risultò non



[Gilles Villeneuve, come al solito aggressivo, in derapata. La foto è stata scattata a Long Beach, il 30 marzo 1980, proprio nel giorno in cui Regazzoni andò a sbattere contro un muretto di cemento, perdendo l'uso delle gambe. Foto [F1-facts .com](http://F1-facts.com)] competitiva al punto che, al Gran Premio del Canada, Scheckter non si qualificò per la gara. In tutto il campionato, il miglior risultato del sudafricano fu un 5° posto. Villeneuve fu



[Gilles Villeneuve su Ferrari. Foto [Massj .com](http://Massj.com)] due volte 5° e due volte 6°. Nel 1981, ci fu una

grossa novità: la Ferrari passò al motore turbo – dalle grandi potenzialità, ma ancora da mettere a punto e non troppo affidabile – . La Ferrari 126 CK si dimostrò



[Gilles Villeneuve in testacoda, fuori strada, al GP d'Olanda del 1981. Foto [Lamaxima .net](http://Lamaxima.net)]



[Gilles Villeneuve nel 1981, su Ferrari 126 CK. Foto Lovie.free.fr]

poco affidabile. Tant'è che Villeneuve, diventato primo pilota, vinse due Gran Premi



[Gilles Villeneuve taglia il traguardo al GP di Spagna del 1981, con ben 4 auto in scia. Foto tratta dalle immagini TV, reperibili in [Youtube .com](http://Youtube.com)]

(Monaco e Spagna), ma portò a termine, in tutto, solo 6 gare. Come



[Gilles Villeneuve festeggia con lo champagne la vittoria a Montecarlo, nel 1981. Foto dalle immagini TV, reperibili in [Youtube .com](http://Youtube.com)]

compagno di squadra, arrivò il francese Didier Pironi. Se la coppia Scheckter – Villeneuve si era dimostrata fra le più affiatate nella storia della Formula 1 – i due erano molto amici anche fuori dalle gare e, in pista, non fecero mai niente per ostacolarsi a vicenda – , anche la coppia Villeneuve – Pironi sembrava solida.



[Didier Pironi e Gilles Villeneuve. Foto [Awirz .ch](http://Awirz.ch)]

Oltretutto, entrambi i piloti erano di madrelingua francese. Per il 1982, quindi, la coppia venne riconfermata. La stagione si aprì per Villeneuve con due

ritiri. Ma la Ferrari 126 C2 si dimostrò subito velocissima. Per Villeneuve poteva essere l'anno buono per



[Gilles Villeneuve nel 1982 su Ferrari 126 C2.

Foto [Racingworld .it](http://Racingworld.it)]

puntare al titolo. Ma, in occasione del Gran Premio di San Marino, quarta prova del Mondiale, successe quanto nessuno – Enzo Ferrari compreso – avrebbe mai immaginato. Mentre Gilles Villeneuve, sulla mitica Ferrari N° 27, si trovava primo e Didier



[Gilles Villeneuve ad Imola, nel 1982.

Foto [Awirz .ch](http://Awirz.ch)]

Pironi, secondo, il pilota francese, ignorando le segnalazioni dei box, che invitavano i due piloti a rallentare ed a mantenere le posizioni, attaccò il caposquadra



[La Ferrari N° 28 di Didier Pironi davanti alla 27 di Gilles Villeneuve a San Marino.

Foto [Racingworld .it](http://Racingworld.it)]

superandolo. Villeneuve e Pironi si sorpassarono più volte. All'ultimo giro, Gilles era di nuovo in testa. Ma Pironi, alla curva del Tamburello, lo superò nuovamente e, nelle ultime tre curve, chiuse ogni varco.



[Pironi taglia il traguardo davanti a Villeneuve.

Foto [FI-facts .com](http://FI-facts.com)]

Gilles Villeneuve si sentì tradito sia da



[Gilles Villeneuve non festeggia ed è scuro in volto, sul podio ad Imola, il 25 aprile 1982.

Foto [Ventisetterosso .com](http://Ventisetterosso.com)]

Pironi, cui decise di non rivolgere più la parola, sia dalla Ferrari, che



[Gilles Villeneuve volge lo sguardo a terra, dopo l'arrivo del GP ad Imola, nel 1982. Foto Autosport] non obbligò Pironi a rispettare i patti.

I giorni che seguirono questo fattaccio, per Gilles, furono alquanto tumultuosi. Il pilota canadese decise che, a fine stagione, avrebbe lasciato la Ferrari per guidare una vettura che portasse il suo nome. Addirittura, prese accordi con Ducarouge, che l'avrebbe progettata, e trovò uno sponsor in grado di coprire tutte le spese. In più, le cose non andavano bene con la moglie Joanna: Gilles si era preso una cotta per una giovane ragazza e Joanna fingeva di non accorgersene, sicura che tutto si sarebbe sistemato. Così,

differentemente dal solito, con la scusa della Prima Comunione del figlio Jacques, la moglie non seguì Gilles in occasione della trasferta in Belgio, ma rimase a Montecarlo. Siamo a sabato 8 maggio.



[Questo è probabilmente il momento in cui Gilles firma l'ultimo autografo, subito prima di iniziare le prove fatali, a Zolder.

Foto [Skyscraperpicture .com](http://Skyscraperpicture.com)] Mancano pochi minuti alla fine delle prove.



[Gilles Villeneuve nell'ultima foto scattata in prova, prima dell'incidente. Foto [Derapate .it](http://Derapate.it)]

Villeneuve, che ha saputo di essere stato superato in griglia da Pironi, decide di tornare in pista. Il primo giro

non è sufficiente a tornare davanti a Pironi. Così, Villeneuve



[La March di Jochen Mass precede la Ferrari di Gilles Villeneuve, pochi secondi prima dell'impatto. Foto dalle immagini trasmesse dalla RAI, reperibili in [Youtube .com](https://www.youtube.com)]

prosegue. Giunge velocissimo alla



[L'ultimo fotogramma prima dell'impatto, con Mass ancora davanti a Villeneuve – stessa fonte della foto precedente –] Terlameenbocht e, per un malinteso, tocca la March N° 17, pilotata dal tedesco Jochen Mass, che – ironia della sorte – era stato compagno di squadra di Gilles nella prima gara in Formula 1. Il destino faceva incontrare Mass e Villeneuve nella prima e nell'ultima gara di Villeneuve. Infatti, purtroppo, la Ferrari di Gilles prende il volo e

compie alcune piroette



[A sinistra, si vede la Ferrari di Villeneuve in aria. A lato, la March di Mass prosegue la sua corsa senza danni apparenti. Probabilmente, l'impatto non è stato violento, ma la Ferrari si è staccata dal terreno e l'effetto suolo è venuto meno, facendo decollare la vettura. Fonte immagine: vedi precedenti] in aria, prima di rimbalzare su di un terrapieno. La vettura, nell'urto, si frantuma. La scocca si ferma in mezzo alla pista, mentre Gilles, ancora legato al seggiolino, viene proiettato in alto. I fotogrammi delle



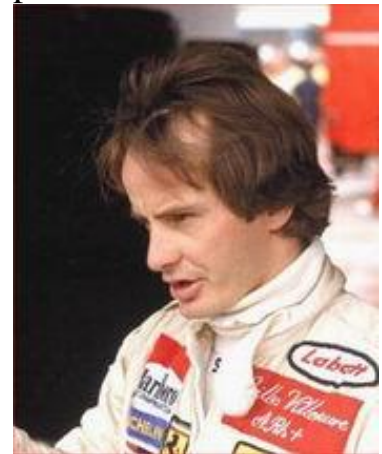
[La scocca della Ferrari, in questo momento, è verticale a bordo pista. A lato, si vede Villeneuve in aria, col seggiolino nero. A destra, sbucca la March di Mass. Fonte foto: vedi precedenti] immagini televisive sono agghiaccianti,

perché si vede quel che resta della Ferrari fermo in mezzo alla carreggiata, la March



[I resti della macchina di Gilles Villeneuve, in mezzo alla pista. Fonte foto: vedi precedenti]

che rallenta, per non urtare i resti della Ferrari, e Villeneuve proiettato in aria, fino ad andarsi a schiantare contro le reti di protezione. Purtroppo, il pilota canadese sbatte



[Gilles Villeneuve.

Foto reperita in Internet]

violentemente contro uno dei pali che sostengono le reti. Gilles viene trasportato all'ospedale di Lovanio. Il pilota non è cosciente ed appare molto grave, ma si spera ancora di salvarlo. Dopo esami

più approfonditi, i medici si rendono conto che Villeneuve ha subito una lesione alla colonna vertebrale a livello del collo, che ha causato la morte cerebrale. Dunque, si decide di tenere il pilota artificialmente in vita, sino all'arrivo in ospedale della moglie che, alle 21.12, appreso che non c'è più niente da fare, consente ai medici di staccare le macchine.

Il nome Villeneuve è tornato a circolare nel Circus della Formula 1 a metà degli Anni '90, grazie a Jacques, il figlio di Gilles. Non solo. Jacques



[Gilles e Jacques Villeneuve su di un bolide rosso.

Foto [Universoferrari .com](http://Universoferrari.com)]

Villeneuve, nel 1997, a bordo della Williams, si è aggiudicato il titolo. Ma, obiettivamente, Gilles e Jacques hanno dimostrato in pista due temperamenti quasi agli antipodi. Certo, in molti hanno sperato che Jacques passasse alla

Ferrari, ma la speranza di rivedere nel figlio la genialità e sregolatezza del padre è stata totalmente delusa. Oggi, certamente, ci sono piloti bravi e generosi come il ferrarista Felipe Massa, ma veramente nessuno ha una guida spettacolare com'era quella di Gilles. E non diciamo che ai tempi di Gilles era diverso: certo, c'erano i combattenti, come Regazzoni e Peterson, ma la F1 era fatta anche allora soprattutto di piloti calcolatori, come Alain Prost e Niki Lauda. Certamente più concreti di Villeneuve, ma anche più freddi e monotoni.

Pensieri di e su Gilles Villeneuve

I circuiti cittadini, nei quali Gilles si trovava a proprio agio, così come sul bagnato: *E' un po' come correre in motoslitta, solo che lì i muri sono di neve.*

I familiari: *Non posso fare a meno di loro.*

I soldi: *I soldi sono importanti, ma credo che nessuno debba lasciarsi soffocare dal denaro. Se questo*



[Gilles Villeneuve vicino al suo elicottero. Il volo era una delle passioni di Gilles. A lui piaceva correre, non importava dove. Foto tratta da un video reperibile in [Youtube .com](http://Youtube.com)]

diventa il tuo unico interesse, allora è

meglio lasciar perdere con le corse.

Il succo delle corse: *Finchè la macchina va avanti, io la guido. A me piace correre al limite, sempre e comunque.*

Il Campionato del Mondo: *Prima della fine della mia carriera riuscirò a scrivere il mio nome nell'albo del mondiale, ma se ciò non dovesse capitare è lo*

stesso. Io corro perché mi piace.

I pericoli del mestiere:
Sono realista: io mi guadagno la vita facendo una cosa che adoro e so benissimo che ogni anno esco di strada una o due volte, perché altrimenti vuol dire che non mi sto impegnando abbastanza. Se domani mi succede un incidente e mi rompo le gambe, non mi sorprenderò, perché so che è una possibilità. Per quanto riguarda il restare ucciso, non credo che succederà; meglio così.

Sempre al limite: *So quello che posso e quello che non posso fare; lo ammetto, sono un po' pazzo con le macchine, ma io sono fatto così. Adoro guidare la macchina da corsa al limite. Quando devo girare due secondi meno del possibile perché sono in testa, mi annoio....*

Beffato dalla spia dell'acqua nella gara di esordio in F1: *Se avessi ignorato la spia dell'acqua ed il motore si fosse fuso, avrei agito come un principiante che non fa attenzione alle spie. Non volevo essere etichettato come*

tale e, così, mi sono fermato ai box. Dopo essere rientrato ed aver lasciato passare gli altri, ho proseguito mantenendo il mio ritmo ed ho capito che ce la facevo a stare dietro di loro. Ero molto soddisfatto di questo. [N.d.R. : Gilles si trovava 7°, quando si accese la spia per segnalare che la temperatura dell'acqua stava salendo. Rientrato ai box, i meccanici si resero conto che la spia si era accesa senza motivo. Gilles, ormai doppiato, rientrò in pista come una furia. Lasciò sfilare i primi della classifica e restò incollato a loro sino alla fine della gara, facendo segnare il 5° tempo più veloce sul giro. La mc Laren, nonostante questo risultato, decise di puntare su Patrick Tambay, ma Enzo Ferrari rimase colpito dal talento di Villeneuve e, di lì a tre mesi, lo ingaggiò]
Sul podio a Digione, nel 1979, dopo il duello con Arnoux: *Paura? Nemmeno per sogno, è stato molto divertente. Ed Arnoux:* *Per un po' ho temuto di finire fuori pista;*

comunque è stato tutto bello, tutto sportivo.

Al 110 %: *Se corri al centodieci per cento, è normale che ti possa capitare un incidente o che tu possa finire fuori pista; questo è il mio mestiere ed io non riesco a vivere senza le corse.*

Dopo lo spaventoso incidente al 5° giro,



[Gilles Villeneuve in uno dei suoi incidenti più spettacolari, capitato al 5° giro del Gran Premio d'Italia ad Imola, il 14 sett. 1980. Foto Ddavid .com]

prima della curva Tosa di Imola, nel 1980: *Viaggiavo quasi a 280 all'ora e le gomme, probabilmente, erano ancora fredde. Fatto sta che, alla staccata della Tosa, uno pneumatico è scoppiato e la macchina ha sterzato violentemente verso sinistra, fracassandosi contro il muretto di protezione; è stata una botta terribile. La morte: Non ci penso mai. Sarebbe sciocco pensarci. Quando decide di arrivare, non*



[Jochen Mass e Gilles Villeneuve chiacchierano. Nessuno dei due avrebbe immaginato cosa sarebbe successo a Zolder, con Mass incolpevole attore nell'incidente mortale di Gilles Villeneuve.

Foto [Ventisetterosso .com](http://Ventisetterosso.com) ci puoi fare nulla. Il mio è un mestiere pericoloso, ma, oggi, tutto è pericoloso.

Tattica di gara: Non rallento mai, tranne quando sono in testa. Non mi è mai capitato di uscire da una macchina e dire: "avrei potuto provare a fare di più".

Il film della vita: Se è vero che la vita di un essere umano è come un film, io ho avuto il privilegio di essere la comparsa, lo sceneggiatore, l'attore protagonista e il regista del mio modo di vivere.

Gilles, rivolgendosi ad Enzo Ferrari, all'inizio della Stagione 1982: Correrò solo per vincere. Non ho mai partecipato per arrivare secondo o terzo: sono piazzamenti che non m'interessano.

Una delle ultime frasi (rivolta da Gilles al giornalista Nestore Morosini, facendo riferimento a Didier Pironi, subito prima di calarsi nell'abitacolo per l'ultima volta):

Adesso vado fuori e gliela faccio vedere a quello lì.

Enzo Ferrari, a proposito di Gilles: Mi piace perché va al di là di quanto uno s'immagina. Gilles fa l'impossibile e non m'interessa niente se, per riuscirci, mi distrugge le macchine. Semmai, la colpa è nostra che non le facciamo abbastanza robuste.

Enzo Ferrari, nel 1981, nella tradizionale conferenza stampa di bilancio della stagione: Vorrei sapere chi, fra quelli che lavorano nella Formula 1 che disegnano macchine, che corrono o che scrivono, non commette mai un errore. Può darsi che abbia commesso delle ingenuità: ma quando un pilota, a Montecarlo, fa parlare della Ferrari come di una macchina da Mondiale e riesce ad arrivare sulla copertina del "Times", sette

milioni e mezzo di copie, allora vuol dire che qualcosa rappresenta. Villeneuve mi sta bene così com'è, con le sue esuberanze e gli incomprensibili rischi che corre. Lui soddisfa il pubblico, è come un attore, logicamente va alla ricerca dell'applauso: in fondo si recita per questo.

Enzo Ferrari, dopo la morte di Gilles: Gilles? Con la sua generosità, con il suo ardimento, con la sua capacità "distruttiva" che aveva nel pilotare le macchine, macinando semiassi, cambi di velocità, frizioni, freni, ci insegnava cosa bisognava fare perché un pilota potesse difendersi in un momento imprevedibile, in uno stato di necessità. E' stato un campione di combattività e ha regalato, ha aggiunto tanta notorietà alla Ferrari. Io gli volevo bene.

Ancora Enzo Ferrari, dopo la morte di Gilles: Ci ha lasciato per motivi ancora incomprensibili. Il destino ci ha privato di un grande campione, al quale ho voluto molto bene. Il mio passato è

pieno di dolore e di tristi ricordi: mio padre, mia madre, mio fratello e mio figlio. Ora, quando mi guardo indietro, vedo tutti quelli che ho amato. E tra loro vi è anche questo grande uomo, Gilles Villeneuve.

Carlos Reutemann, su Gilles: Al GP di Spagna



[Carlos Reutemann e Gilles Villeneuve, nel 1977.

Foto Ventisetterosso.com] del 1981, quando io ero alla Williams, fece il capolavoro di tenersi dietro sino alla fine un gruppo scatenato. Gli vidi fare staccate impossibili, acrobazie in curva, correzioni da brivido.

Keke Rosberg, Campione del Mondo di F1 nel 1982, su Gilles: Non c'è alcun

dubbio, Gilles era straordinariamente coraggioso. Era il più gran bastardo contro cui si potesse correre e che io abbia mai conosciuto, ma era assolutamente leale. Un pilota grandissimo.

Niki Lauda, Campione del Mondo di F1 nel 1975, 1977 e 1984, su Gilles: Gilles

Villeneuve mi è sempre piaciuto. Mi piaceva tutto di lui, anche se non condividevo i rischi che era solito correre. Era il tipo più pazzo che io abbia mai incontrato in Formula 1.

Patrick Tambay, il pilota che ha sostituito



[Patrick Tambay e Gilles Villeneuve chiacchierano. La fotografia è stata scattata a Zeltweg, nel 1979.

Foto Awirz.ch]

Gilles dopo la morte a Zolder, dice di Gilles:

Nessuno potrà mai dimenticarlo, perché stiamo parlando di una ferita che non si rimarginerà mai del tutto: nessuno potrà riempire il vuoto lasciato da lui.

Nelson Piquet, Campione del Mondo di F1 nel 1981, 1983 e 1987, nel 1981 diceva di Gilles: E' un po' matto, ma sicuramente è anche un fenomeno.

Ronnie Peterson, il pilota di F1 che Villeneuve considerava un modello, nel 1978 accusava Gilles: Quell'uomo è un pericolo pubblico. Sempre nel 1978, dopo l'incidente a Long Beach, che ha coinvolto Clay Regazzoni e Gilles



[Durante il doppiaggio, Villeneuve tocca Regazzoni, ponendo fine ad una gara che pareva già vinta. Foto dalle immagini TV della RAI]

Villeneuve, privando Gilles della prima vittoria. Il pilota elvetico commentava: Ha tentato un sorpasso impossibile. Credo che si tratti di inesperienza: in quel posto, lo ripeto, è umanamente impossibile fare un sorpasso.

John Watson, all'epoca pilota della mc Laren, nel 1981

diceva di Villeneuve:

E'un campione, ormai non ci sono più dubbi. Lo ha dimostrato in troppe occasioni. Per me merita di conquistare il titolo Mondiale.

Mauro Forghieri, all'epoca Direttore



[Gilles Villeneuve, seduto, e, a destra, Mauro Forghieri. Foto Ventisetterosso.com]

Tecnico della Ferrari, nel 1979 diceva di Gilles: *Gilles ha la rabbia di vincere, più di qualsiasi altro pilota.*
Jody Scheckter, appena laureatosi Campione del Mondo, nel 1979, e compagno

di squadra di Villeneuve, disse di

Gilles: *Peccato solo che Gilles sia così forte, il pilota più veloce che*

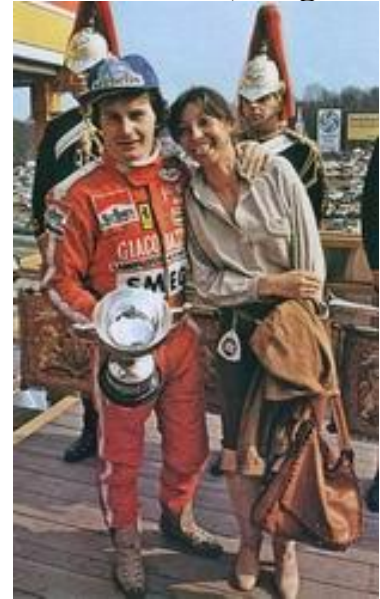


[Jody Scheckter e Gilles Villeneuve, sorridenti.

Foto F1-geschichte.de]

ci sia attualmente in Formula 1 ! Ha commesso delle piccole ingenuità ad inizio Campionato che gli hanno forse precluso la corsa al titolo. Ma debbo molto a lui, in quanto, essendo un pilota veloce, ha contribuito moltissimo a far diventare la Ferrari più competitiva e, quindi, mi ha permesso di vincere il Campionato del Mondo.

Joann Barthe, moglie



[Gilles Villeneuve con la moglie Joann. Foto Ventisetterosso.com]
di Gilles, nel 1974 raccontò a proposito del marito: *Venne da me e mi disse: "Ho venduto la casa per comprare una macchina. Pensai che, forse, era impazzito !"*

I numeri legati alla carriera di Gilles Villeneuve in Formula 1

Gran Premi disputati e validi per il Campionato del Mondo: 67, di cui, 66 con la Ferrari, salendo 13 volte sul podio.

Numero di vittorie: 6
Secondi posti: 5
Terzi posti: 2
Pole position: 2
Giri veloci in gara: 8

Punti nel Mondiale: 101 [N.d.R. : all'epoca di Villeneuve, si assegnavano punti ai primi sei classificati, rispettivamente: 9 – 6 – 4 – 3 – 2 – 1]

Miglior piazzamento nel Mondiale: 2°, con 47 punti, dietro al compagno di squadra Jody Scheckter (51 punti), nel 1979.

Se Villeneuve avesse portato a termine tutti e 67 i GP, avrebbe percorso complessivamente 20mila e 13 chilometri. Di questi, ne ha realmente percorsi 15mila 177, pari al 75,83 %.

Chilometri percorsi in prima posizione: 2'238.

Numeri usati nei GP di Formula 1:

N°40, nella gara di esordio, su mc Laren M23/8/ 2, il 16 luglio 1977, a Silverstone, per il GP di Gran Bretagna.

N°21, nella prima gara con la Ferrari 312 T2/030, il 9 ottobre 1977, a Mosport Park, per il GP del Canada.

N°11, nella seconda gara con la Ferrari 312 T2/030, il 23 ottobre 1977, a Fuji, per il GP del Giappone.

N°12, nelle 16 gare del 1978 (le prime due, su Ferrari 312 T2, le altre, su Ferrari 312 T3) e nelle 15 gare del 1979 (le prime due, su Ferrari 312 T3, le altre, su Ferrari 312 T4).

N°2, nelle 14 gare del 1980, tutte su Ferrari 312 T5.

N°27, nelle 15 gare del 1981 (tutte su Ferrari 126 CK), nelle 4 gare (e nelle prove fatali a Zolder) del 1982, tutte su Ferrari 126 C2.

Le stagioni in F1, analizzate nel dettaglio.

1977: Miglior risultato in prova: 9° tempo al GP di Gran Bretagna, a Silverstone.

Miglior risultato in gara: 11° a 2 giri dal vincitore

(GP di GB, a Silverstone, il 16 luglio).

Altri risultati: 12° a 4 giri dal vincitore al GP del Canada, a Mosport, il 9 ott.

Ritiri: al GP del Giappone, a Fuji, il 23 ottobre: collisione al 5° giro.

Punti in classifica: 0

1978: Miglior risultato in prova: 2° al GP degli USA Ovest, a Long Beach,

ed al GP d'Italia, a Monza.

Vittorie: 1° al GP del Canada, a Montreal, l'8 ottobre.

Altre gare concluse sul podio: 3° al GP d'Austria, a Zeltweg, il 13 agosto.

Giro veloce in gara: al GP d'Argentina, a Buenos Aires, il 15 gennaio.

Altre gare a punti: 4° al GP del Belgio, a Zolder, il 21 maggio. Questa è la prima gara conclusa in zona punti da Gilles.

6° al GP d'Olanda, a Zandvoord, il 27 agosto.

Gare concluse fuori dalla zona punti: 6.

Ritiri: 6 (3 per incidente – in Brasile, a Jacarepaguà, il 29 gennaio, collisione al 35° giro, in USA Ovest, a Long Beach, il 2 aprile, collisione al 38° giro, ed a Montecarlo il 7 maggio, incidente al 62° giro – e 3 per guasti – in Sudafrica, a Kyalami, il 4 marzo, motore al 55° giro, in GB, a Brands Hatch, il 16 luglio, rottura semiassa al 19° giro, ed USA Est, a Watkins Glen, l'1 ottobre, motore al 22° giro).

Punti nel Mondiale: 17.

Classifica finale: 9°.

1979: Miglior risultato in prova: Pole position al GP degli USA Ovest, a Long Beach, il 7 aprile, ottenendo anche vittoria e giro veloce in gara il giorno dopo.

Altre partenze in prima fila: GP di Monaco, a Montecarlo, il 27 maggio, e GP del Canada, a Montreal, il 30 settembre.

Vittorie: al GP del Sudafrica, a Kyalami, il 3 marzo, al GP degli USA Ovest, a Long Beach, l'8 aprile, ed al GP degli USA Est, a Watkins Glen, il 7 ottobre.

Altre gare concluse sul podio: 2° al GP di Francia, a Digione, l'1 luglio, 2° al GP d'Austria, a Zeltweg, il 12 agosto, 2° al GP d'Italia, a Monza, il 9 settembre, e 2° al GP del Canada, a Montreal, il 30 settembre.

Altre gare concluse a punti: 5° ad 1 giro dal vincitore al GP del Brasile, ad Interlagos, il 4 febbraio.

Gare concluse fuori dalla zona punti: 4

Ritiri: 3 (in Argentina, a Buenos Aires, il 21 gennaio, motore al 48° giro, a Montecarlo, il 27 maggio, rottura trasmissione al 53° giro, in Olanda, a Zandvoord, il 26 agosto, rottura della sospensione al 49° giro).

Giri veloci: 6 (GP del Sudafrica, a Kyalami, il 3 marzo, GP degli USA Ovest, a Long Beach, l'8 aprile, GP di Spagna, a Jarama, il 29 aprile, GP del Belgio, a Zolder, il 13 maggio, GP della Germania Ovest, ad Hockenheim, il 29 luglio e GP d'Olanda, a Zandvoord, il 26 agosto).

Punti nel Mondiale: 47

Classifica finale: 2° (vince il suo compagno Scheckter, con 51 punti).

1980: Miglior risultato in prova: 3° al GP del Brasile, ad Interlagos, il 26 gennaio.

Miglior risultato in gara: 5° in due occasioni (al GP di Monaco, a Montecarlo, il 18 maggio, ad 1 giro dal vincitore, ed al GP del Canada, a Montreal il 28 settembre).

Altre gare a punti: 2 volte 6° (al GP del Belgio, a Zolder, ad 1 giro dal vincitore, il 4 maggio, ed al GP della Germania Ovest, ad Hockenheim, il 10 agosto).

Gare concluse fuori dalla zona punti: 4

Ritiri: 6 (4 per guasti – in Argentina, a Buenos Aires, il 13 gennaio, per rottura delle sospensioni al 36° giro, in Sudafrica, a Kyalami, l'1 marzo, per rottura del semiasse al 31° giro, negli USA Ovest, a Long Beach, per rottura del semiasse al 45° giro, in GB, a Brands Hatch, il 13 luglio, per rottura dell'impianto elettrico al 35° giro, – e 2 per uscita di pista, al Gran Premio d'Italia, corso non a Monza, ma ad Imola, il 14 settembre, al 5° giro, e negli USA Est, a Watkins Glen, il 5 ottobre, al 49° giro).

Punti nel Mondiale: 6

Classifica finale: 10°

1981: Miglior risultato in prova: Pole position al GP di San Marino, ad Imola, il 2 maggio. In gara, il giorno dopo, Gilles ha stabilito il giro più veloce.

Altre partenze in prima fila: GP di Monaco, a Montecarlo, il 30 maggio. Il giorno dopo, Gilles ha vinto la gara.

Vittorie: 2 (al GP di Monaco, a Montecarlo, il 31 maggio, ed al GP di Spagna, a Jarama, il 21 giugno).

Altre gare sul podio: 3° al GP d'Austria, a Zeltweg, il 16 agosto.

Altre gare a punti: 4° al GP del Belgio, a Zolder, il 17 maggio.

Gare concluse fuori dalla zona punti: 7° al GP di San Marino, ad Imola, il 3 maggio, 10° al GP di Germania Ovest, ad Hockenheim, il 2 agosto, ad 1 giro dal vincitore.

Giro più veloce in gara: GP di San Marino, ad Imola, il 3 maggio.

Ritiri: 9 (6 per guasti – al GP degli Stati Uniti Ovest, a Long Beach, il 15 marzo, rottura del semiasse al 17° giro, al GP del Brasile, a Jacarepaguà, il 29 marzo, motore al 25° giro, al GP di Argentina, a Buenos Aires, il 12 aprile, rottura del semiasse al 40° giro, al GP di Francia, a Digione, il 5 luglio, problema all'alimentazione al 41° giro, al GP d'Italia, a Monza, il 13 settembre, motore al 5° giro ed al GP a Las Vegas, il 17 ottobre, problemi all'iniezione al 22° giro – e 3 per incidente – al GP di GB, a Silverstone, il 18 luglio, incidente al 3° giro, al GP d'Austria, a Zeltweg, il 18 agosto, uscito di pista all'11° giro ed al GP d'Olanda, a Zandvoord, il 30 agosto, incidente al 1° giro –).

Punti nel Mondiale: 25

Classifica finale: 7°

1982: Miglior risultato in prova: 2° al GP del Brasile, a Jacarepaguà, il 20 marzo. Ma il giorno dopo, in gara, Gilles è uscito di pista.

Miglior risultato in gara: 2° al GP di San Marino, ad Imola, il 25 aprile.
Altri risultati: 3° al GP degli USA Ovest, a Long Beach, il 4 aprile, ma squalificato per irregolarità tecnica – la Ferrari aveva montato posteriormente un alettone costituito da due segmenti –).
Le altre due gare: al GP del Sudafrica, a Kyalami, il 23 gennaio, ritirato al 6° giro per guasto al motore ed al GP del Brasile, a Jacarepaguà, il 21 marzo, ritirato al 29° giro per uscita di pista.
Il GP di Belgio, a Zolder, l'8 maggio: il posto conquistato in griglia (l'8°) è rimasto vuoto, perché Gilles Villeneuve è morto il giorno prima, mentre era impegnato nel giro veloce che, probabilmente, lo avrebbe portato davanti a Pironi.
Gli altri piazzamenti nella griglia di partenza: 3° per il GP del Sudafrica, a Kyalami, il 22 gennaio, e 7° per il GP degli USA Ovest, a Long Beach, il 3 aprile.

Un 1982 promettente, ma decisamente sfortunato per la Ferrari

Dopo la morte di Gilles Villeneuve, nel prosieguo del Campionato, con la Ferrari N° 27 ha corso il francese Patrick Tambay, che è riuscito a vincere il GP di Germania Ovest, oltre ad ottenere altri buoni piazzamenti. Purtroppo, il suo cammino verso il Mondiale è stato compromesso nel finale, per problemi di artrosi cervicale che lo hanno costretto a saltare i GP di Svizzera ed a Las Vegas. In totale, nel 1982, Tambay ha disputato con la Ferrari 6 GP, totalizzando 25 punti, che gli sono valsi il 7° posto in classifica finale. Viceversa, Didier Pironi sembrava

destinato a vincere il Mondiale, ma ha dovuto fare i conti con la sfortuna. Al GP del Canada, a Montreal, partiva in pole position. La sua vettura è rimasta ferma ed è stata centrata dalla Osella di Riccardo Paletti, che è morto sul colpo. Superato questo shock, al seguente GP d'Olanda, vittoria di Pironi. Ma, alla gara successiva, il GP di Germania, ecco il dramma, con un incidente molto simile a quello di Villeneuve. Il venerdì, Pironi aveva ottenuto la pole position su pista asciutta. Data l'abbondante pioggia del sabato, questo risultato non poteva essere modificato. Ma,

di sabato mattina, Pironi è sceso in pista per collaudare la vettura. Sul rettilineo prima del Motodrom, la Renault di Alain Prost procedeva lentamente. Pironi, a causa della pioggia, non lo ha visto, lo ha tamponato e la sua Ferrari è decollata, alzandosi da terra di diversi metri e ricadendo col muso sulla pista. Si concludeva così la carriera di Didier Pironi, con entrambe le gambe rotte. Pironi era saldamente in testa al Mondiale. Solo nel finale del Mondiale, senza aver vinto neanche una gara, Keke Rosberg (Williams) lo ha superato in classifica.

Pironi ha provato a tornare in gara nel 1986, ma i test (con la AGS, nel 1986, con la Ligier, nel 1987) sono stati deludenti. Nel 1987, Pironi ha vinto delle gare di motonautica, ma, il 27 agosto, il suo motoscafo si è ribaltato al largo dell'Isola di Wight. Pironi è morto insieme ai due compagni di equipaggio. Pochi mesi dopo, la moglie ha dato alla luce due gemelli, cui ha dato i nomi Gilles e Didier.

Tornando al Campionato del Mondo del 1982, Pironi, nelle ultime due gare, è stato sostituito dall'italoamericano Mario Andretti (Campione del Mondo nel 1978, su Lotus). Ex pilota della Ferrari, aveva ormai 42 anni e viveva in America, dove gareggiava ancora con successo [N.d.R. : Andretti si è ritirato dalle competizioni all'età di 53 anni, quando ancora era un pilota di vertice].

Giunto a Maranello la settimana del GP d'Italia, che si sarebbe corso a Monza, a dimostrare la superiorità della Ferrari, con una sola gara all'attivo in Campionato (corsa con la Williams) e senza conoscere la macchina, Andretti è riuscito a conquistare la pole position e ad ottenere il terzo gradino del podio. Nell'ultima gara, a Las Vegas, Andretti, partito 7°, si è ritirato al 26° giro per un guasto alle sospensioni.

Le vittorie di Gilles Villeneuve in Formula 1

- 1) Montreal (GP del Canada), 8 ottobre 1978, su Ferrari 312 T3**
- 2) Kyalami (GP del Sudafrica), 3 marzo 1979, su Ferrari 312 T4**
- 3) Long Beach (GP degli USA Ovest), 8 aprile 1979, su Ferrari 312 T4**
- 4) Watkins Glen (GP degli USA Est), 7 ott. 1979, su Ferrari 312 T4**
- 5) Montecarlo (GP di Monaco), 31 maggio 1981, su Ferrari 126 CK**
- 6) Jarama (GP di Spagna), 21 giugno 1981, su Ferrari 126 CK.**

A queste vittorie si deve aggiungere quella in GB, a Brands Hatch, il 15 aprile 1979, non valida per il Campionato del Mondo. Gilles era partito 3°. Un'altra gara non valida per il Campionato del Mondo, sempre nel 1979, fu quella disputata il 16 settembre, ad Imola. Villeneuve partì in pole position e si classificò 7°.

Fonti: www.derapate.it , www.corriere.it , www.flgrandprix.it , www.gazzetta.it , www.ventisetterosso.com.

Anche queste immagini avrebbero meritato la copertina...



La guida spettacolare di Gilles Villeneuve (qui, su Ferrari 126 CK, nel 1981). Foto *Iprimus .ca*



Gilles Villeneuve a Long Beach, il 4 aprile 1982. Il pilota canadese giunse terzo, ma fu squalificato, perchè il doppio alettone posteriore, dopo lunghe discussioni, venne ritenuto non a norma. Dopo questa gara, Gilles corse ad Imola. Poi, concluse tragicamente a Zolder. Foto *Ventisetterosso .com*



Gilles Villeneuve, in motoscafo. Il pilota canadese aveva passione per la velocità, indipendentemente dal mezzo a disposizione. Oltre al motoscafo, guidava la moto, l'elicottero e, addirittura, il deltaplano. Gilles era sempre alla ricerca dei propri limiti, anche quando guidava la macchina per strada (cosa da non imitare). Uno degli sfizi di Gilles, quando stava ancora in Canada, era, approfittando delle strade innevate, di parcheggiare la propria auto nel cortile di casa frenando il più tardi possibile e facendo un testacoda. Possibilmente....senza finire contro il cancello ! Nelle sfide all'ultima frenata veniva coinvolto anche il fratello Jacques, che gareggiò con Gilles nei campionati di motoslitta. Foto tratta da immagini televisive, reperibili su *Youtube .com*



Un lato sorprendente di Gilles era la passione per la musica. Non solo quella dei motori Ferrari, quindi. Spesso, Villeneuve, mentre festeggiava con amici e giornalisti, si esibiva alla tromba o al pianoforte. In questa immagine, tratta da un filmato della RAI, Gilles interpreta la struggente *Summertime*. E' con questa immagine che desideriamo ricordare il grande Gilles Villeneuve.